

De bola a bola

Rodolfo Segovia*



Los negocios ganana, por lo general, hay que bucearlos para que sean de verdad benéficos para ambas partes. Ese parece ser el caso de la integración logística en la bahía de Cartagena entre Reficar y la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía, terminal para el manejo de petróleo y sus derivados. Un oleoducto y un poliducto entre ambas de apenas 6,8 kilómetros.

Las ventajas del posible arreglo son múltiples: Reficar cuenta con solo 13 días de almacenamiento (2'100.000 barriles) para apoyar el suministro de petróleo a la refinería y el acopio de derivados para la venta. Es estrecho. Puerto Bahía proveería flexibilidad hasta por nueve días adicionales, que serían caídos del cielo en, por ejemplo, caso de averías en el oleoducto Coveñas-Cartagena, el único que surte a Reficar y tiene más de 30 años de servicio.

Puerto Bahía también serviría para almacenar combustó-

leo -refinado intermedio-, reduciendo el tiempo muerto en caso de mantenimientos programados de la refinería. Este beneficio sería aún más evidente cuando Reficar eche a andar pronto las torres de destilación que quedaron sobrantes, después de la primera etapa de la integración con la antigua refinería de Ecopetrol. Reficar aumentaría capacidad de 165.000 hasta 220.000 barriles diarios.

De otra parte, en Puerto Bahía, el calado de 16 metros es apto para recibir tanqueros posPanamá hasta de 1'200.000 barriles, mucho más que el límite de 500.000 y 300.000 de los dos terminales actuales de Reficar. Por el tamaño, la diferencia en fletes con respecto al menor de los muelles de Reficar alcanzaría a más de un dólar por barril. Saquen las cuentas. Los beneficios se multiplican cuando se presenta la oportunidad de comprar la carga de grandes tanqueros en dificultades (huracanes o huelgas), con atractivos descuentos. Dadas las enormes cifras que maneja Reficar, las mayores eficiencias de la interconexión se acercan al 0,1 por ciento del PIB nacional.



Las ventajas de la integración logística en la bahía de Cartagena entre Reficar y la Sociedad Portuaria de Puerto Bahía, terminal para el manejo de petróleo y sus derivados, son múltiples”.

De eso tan bueno no dan tanto, pero hay más. Los dos ductos de ida y vuelta para el manejo, tanto de crudos como de refinados entre Reficar y Puerto Bahía valen 49,5 millones de dólares. La Sociedad Portuaria ofrece costearlos y ponerlos a disposición de Reficar, pero sin obligación de utilizar los servicios de Puerto Bahía. Don Sancho Jimeno, el héroe de Cartagena en 1697, se hacía la reflexión, que desde los tiempos del emperador Carlos V, España no recibía tanto

Las alternativas de Reficar

son ampliar la capacidad de almacenamiento en un millón de barriles por 150 millones de dólares y/o reacondicionar el oleoducto Coveñas-Cartagena por 100 millones. Puerto Bahía, por su parte, cuenta con 2'400.000 barriles de almacenamiento para crudos. La rentabilidad es tan grande que parecería apenas cuestión de pactar el valor de las tarifas. ¿Dónde firmo?

Al acuerdo Reficar-Puerto Bahía podría, empero, surgirle un obstáculo cultural, que no económico. Tradicionalmente, la industria de petróleo ha optado por la autosuficiencia. Es el prurito de hacer todo ella misma, así sea reparar aires acondicionados en Barrancabermeja. Las cosas, sin embargo, han venido cambiando. Ha soltado la distribución de combustibles a independientes y está utilizando terminales de terceros para sus exportaciones de crudo desde el golfo de México. Por años, Ecopetrol ha confiado a otros su transporte fluvial. Se está llegando a la convicción de que la seguridad y confiabilidad de la operación no dependen necesariamente la autarquía.

*Exministro - Historiador
rsegovia@sillar.com.co